

**ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО  
ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ  
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ЯК ПРЕДМЕТ КРИМІНАЛЬНО-  
ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ЖИТТЯ І ЗДОРОВ'Я ЛЮДЕЙ**

*Д.О. Щегельський,*

*студент 5 курсу юридичного факультету*

*Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна*

Криміналізація – це аналіз та подальше співставлення на відповідність суспільно-правовим принципам певної поведінки, яка склалася в суспільстві з подальшим її визнанням суспільно-небезпечною, чи навпаки – такою, що не здатна спричинити шкоду суспільним відносинам. Іншими словами, чи не є відношення, що склалося в суспільстві протиправним (суспільно-небезпечним).

Проведення криміналізації 286 статті кримінального кодексу України (далі – ККУ) обумовлено питанням потреби (необхідності) існування даного соціально-правового регулятора у вигляді кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу, та чи відповідає встановлена кримінально-правова заборона вимогам громадянського суспільства? Якщо відповідає, то чи потрібно вносити певні зміни та доповнення доданої статті. Для того щоб криміналізувати діяння, необхідно визначити, що ступінь його суспільної небезпеки настільки великий, що воно не може розглядатись як проступок, а повинно тягнути за собою застосування

кримінально-правових заходів. Для про ілюстрування більш наглядного прикладу, розглянемо один на з основоположних принципів криміналізації – принцип суспільної небезпеки.

Суспільна небезпека – це об’єктивна властивість діяння, що визначається шкодою, яке воно спричиняє чи може спричинити суспільству. Суспільна небезпечність даного злочину полягає в тому, що в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів гинуть люди, або їм спричиняється різна за ступенем тяжкості шкода здоров’ю, при чому заподіюється та чи інша майнова шкода власникам транспортних засобів. Тобто мова йде про завдання правопорушником потерпілому будь-якої шкоди, чи то фізичної чи матеріальної. Зупинимося на фізичній шкоді.

Як відомо: «Людина, її життя і здоров’я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю» – таке положення закріплено в ч. 1 ст. 3 Конституції України (далі – КУ). Конкретний обов’язок держави з захисту прав людини закріплений в ст. 27 К.У.: «Кожна людина має невід’ємне право на життя. Ніхто не може бути свавільно позбавлений життя. Обов’язок держави – захищати життя людини. Кожен має право захищати своє життя і здоров’я, життя і здоров’я інших людей від протиправних посягань.». Ратифікувавши Європейську Конвенцію 17 липня 1997 року «Про захист прав людини і основоположних свобод» від 1950 року (вступила в дію 3 вересня 1953 року) та відповідних Протоколів до неї, в одному з яких йде мова про скасування смертної кари, Україна надала праву на життя абсолютного значення, що означає неможливості обмеження такого права ні при якій обставині, та взяла на себе обов’язок створити відповідні умови життя людини (попередження порушення). Тому держава повинна застосовувати усі необхідні заходи протидії порушенню права на життя. А саме приймати відповідні законодавчі заходи для того, щоб в першу чергу, незаконне

позбавлення життя було караним. Одним з таких заходів є встановлення кримінальна відповідальності.

Проведений аналіз дає можливість наглядно уявити всю небезпечність вчинення дій передбачених ст. 286 ККУ. Тому існування кримінальної відповідальності є досить доцільним в нашому суспільстві. Але, на Нашу думку вона потребує внесення певних змін. А саме доповнень, внесення певних корективів у вигляді встановлення кримінально-правової відповідальності щодо осіб малокубатурних транспортних засобів. Це перш за все обумовлено наявністю негативної статистики ДТП за участю водіїв транспортних засобів з об'ємом двигуна менше 50 куб. см.

За даними статистики на автошляхах м. Харкова і області станом на 23.06.2008 скоєно 8141 (43,2%) дорожньо–транспортних пригод, 174 – 2,13 % (171,9 - 2007 рік) ДТП становить за участю водіїв мопедів та скутерів, з них 131 (151,9 - 2007 рік) ДТП з постраждалими, під час яких 12 осіб загинуло (у минулому році 1) та 147 (126,2 - 2007 рік) отримали травми. Приблизна ситуація і в Київській області. На дорогах столиці за 8 місяців поточного року встановлено 2261 ДТП з них 189 – 8,3 % за участю скутеристів.

Наявність даної «негативної» статистики пов'язано з відсутністю законодавчого регулятора відносно малокубатурних Т.З. Згідно діючої на сьогоднішній день законодавчо-правової бази мототехніка із двигуном об'ємом менш ніж 50 куб. см не відноситься до механічних транспортних засобів, через це від власників скутерів та мопедів не вимагається наявності *прав на керування й реєстрації у ДАІ*.

Звичайно, КУпАП передбачає штрафну санкцію за вчинення адміністративного проступку (ч. 2 ст. 127 КУпАП України). Але, що робити коли порушення ПДР водієм скутера призвело, як вже зазначалось вище, до нанесення тілесних ушкоджень або, що гірше, до загибелі людини (пасажира чи пішохода)? Одного штрафу для впливу на свідомість людини буде замало. Інакше створиться уявлення про купівлю людського

життя, що є неприпустимим. Уникнення цього явища, можливо з застосуванням кримінальної відповідальності до винного.

**Науковий керівник:** В.М. Трубников